



TITLE:

チユウドル王朝の海運政策

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

CITATION:

佐波, 宣平. チユウドル王朝の海運政策. 経済論叢 1941, 53(1): 43-59

ISSUE DATE:

1941-07

URL:

<https://doi.org/10.14989/131571>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號一第 卷三十五第

月七年六十和昭

論叢

日本的經濟原理……………經濟學博士 柴田敬

明治初年の諸藩の商社……………經濟學士 堀江保藏

ナチス經濟團體の成立……………經濟學士 靜田均

研究

チユウドル王朝の海運政策……………經濟學士 佐波宣平

アダム・スミスに於ける愛國心と人類愛……………經濟學士 白杉庄一郎

商工組合中央金庫について……………經濟學士 田杉競

出產男女別の統計的研究……………經濟學士 青盛和雄

說苑

會計學に於ける概念と用語の問題……………經濟學士 尾上忠雄

廣域經濟の條件……………經濟學士 上杉正一郎

法幣と匯割……………經濟學博士 小島昌太郎

附錄

彙報

外國雜誌論題

研 究

チユウドル王朝の海運政策

佐 波 宣 平

一 チユウドル・ナシヨナリズム

フランス・ペーコンは、その「ヘンリー七世の歴史」の中で、ヘンリー七世が登位直後の數年間に引續き發令した航海條例に評釋して、彼を「イギリスの古い政策理念である潤澤の思想 (consideration of plenty) を力の思想 (consideration of power) に轉換せしめた國王」として讃めてゐるが、これは單にヘンリー七世の航海條例のみにとどまるものではない。中世から近世へかけての政策一般がこのやうな發展方向をとつてゐると言へる。これをイギリスに於て見るに、以前にあつては、例へば商工業政策の多くは王廷の個人的利害とか關稅の多寡・徵收上の利便とかによつて決定せられたけれども、ヘンリー七世に初まる近世に於ては、國王も議會も先づイギリス全體の利害を考へて政策し、國民もまた個人としてと同時に、一つの纏つたイギリス國民として自分を考へ始めた。國のためとあらば議會は永年の風習に抗しても亞麻布の代りに羅紗でもつて死骸を包むべく國民に命令した。魚食が自國を海外發展に導くと「言へば」肉なし日」を設けるにも躊躇しなかつた。²⁾ 海賊さへもが祖國を背後に於て、

- 1) E. Lipson, An Introduction to the Economic History of England, I. the Middle Ages. 1915, p. 507.
- 2) W. Cunningham, The Growth of English Industry and Commerce during the Early and Middle Ages, 3ed., 1896, p. 478-480.

noble pirate として遠く外國船と敢闘した。固より、純乎として高められた渾然たる國民性をこの段階に見つけることはなほ困難であらう。一部の政治的經濟的特權階級の利益が國家の政策の推進力たりし場合も決して少くはなかつた。(一般に近世重商主義政策の性格を想へ)併し、とにかく既にチヌウドル・ナシヨナリズムと呼ばれる如く、そこには、中世から近世を區劃するナシヨナリズムが、以前の古い「力の思想」たるフユウダリズムにとつて代つて現はれ、新しい逞しい「力の思想」として近世のイギリスを導いた。

だが、チヌウドル王朝に初めてナシヨナリズムが出て來たこと、決して偶然ではない。吾々は先づ、當時の世界的情勢を廣く考へなくてはならぬ。イギリスをしてもはや單なる内陸的封建性にとゞまることを得しめないままで、世界は實に急テンポで展開し初めてゐた。ヘンリー七世の即位後七年にしてコロンブスはアメリカを發見し、續いて後六年、バスコ・ダ・ガマは喜望峯を迂回して印度に至る新航路を發見した。かくて、世界は地中海・北海から忽ち大西洋・印度洋更に太平洋にまで展開されることになり、以前はたゞ世界貿易の片渦に置かれて安らかであつたイギリスは今や好むと好まざるとを問はず、その激しい主流の中に立たざるを得なかつた。茲に於ては、一國の狀態と發展とは最早單に内陸的にそれ自身によつてとゞなく、世界的に他國の狀態と發展とに關聯してとゞなくては考へられない。單にイギリスの船隊が十年前と今とどれだけ増加したかと言ふだけでは、海國 (marine realm) としてのイギリスの強さは決定され得ない。その間に於ける他國の船隊の發展を併せ考へなくてはならぬ。より大なる力は、イギリス國內のプラスに依つてと同時に他國にマイナスを蒙らすことによつても得られる。單なる excellence よりも寧ろ relative superiority が問題となる³⁾。かくて、at sea としてのイギリスは客觀的に諸外國との激しい關係に投げ込まれることによつて、at sea に自らを強く一つの國家として意識せざ

3) Cunningham, Early and Middle Ages, p. 479.

るを得なくなる。要するに、ナシヨナリズムに立つて政策しなくては足下の地盤をも取り崩される。

だが、このやうな國際關係の展開と共に、當時のイギリスは政治體制に於ても一應「中世」を清算し、近世に入つてゐた。ヘンリー七世は最後の封建的争闘である薔薇戦争を通して出て來た初めての専制君主である。彼は廷臣の中に伍する騎士の如き中世的王侯から遙かに隔絶した權力的な存在として諸侯に君臨した。彼の治世を通して議會はたゞの七回しか召集されなかつたけれども、内亂から來る無秩序は憲政上の有らゆる紛議を國王の有利に解決することが出來た。つゞくヘンリー八世はまた、ローマ法王から破門されることによつて却つてイギリスをして世界的教會から獨立せしめ、國王至上法を發布することに成功した。そして、また、教會の特權や所領地を沒收して中世以來の「帝國中の帝國」たりし教會を清算しイギリスを一つの政治的單位に統一することも出來た。法王の勢力を懼れず祖國を護つたことにはエリザベス女王も決してその父に劣るものではない。登位の翌年彼女が發した最高權律令は法王權のイギリス國內に於ける否定を更に強く宣言した。このほか、チュウドル・ナシヨナリズムの政治體制として、吾々はなほ、議會と樞密院と治安判事制の發達について語らなくてはならぬであらう。だが、こゝではその邊はない。

併し、カレールの喪失と外國商人の退去がチュウドル・ナシヨナリズムに關聯して有つところの意味については、本稿の主題からして、簡單乍ら豫め讀者の注意を求めたい。先づ、「カレールの喪失」であるが、イギリスはエリザベス治世に於てフランスとの戰に破れてカレールを奪はれ、ブランドジネット王朝以來の大陸に於ける領土的足場を斷たれた。これがためイギリスは再びもと

の島國に戻らされた。併し、これは却つてイギリスをして自らの在り方を廣く世界史の動きの中に認めしめ、對内的には國家的統一を促進し、對外的には世界國家への發足に導いた。かくて、イギリス商船も今や心置きなく英蘭海峡を出て世界の七つの海に國旗を續すことが出來た。次ぎには、チュウドル朝に於ける「外國商人のイギリス退去」についてであるが、これは代表的には、フランダーズ商船隊のイギリス最終訪問（一五三二年）とハンザ商人のスチールヤード撤退（一五九八年）として知ることが出

来る。これについては、一般に、當時の劃期的な新航路の展開により地中海並びに北海の經濟的意義が喪失した必然の結果であるとの見方が支配的である。併し、吾々は同時にまた、これに對して當時のイギリスに於て、必至的な排外運動従つてナシヨナリズムの働きのあつたことを忘れてはならぬ。かくて、中世を通して永くイギリスの貿易を束縛したこれら外國商人の船舶に代つてイギリスの商船は、單に地中海・北海にとどまらず、世界航路に發展してイギリスを世界の財貨の集散地とまですることが出来た。

要するに、チュウドル王朝の百一十年間、内に外に數々の契機がイギリスを近世的にナシヨナリズムに驅り立てた。イギリスはかうして中世的遺制から次第に自由になりつゝ主體的に徹底した國家政策を立てることが出来た。ところで、近世國家政策のうち取り分けナシヨナリズムに終始したものゝ一つとして海運政策がある。屢々近世國家の重商主義は専ら貿易バランスに依存して成り立つが如く言はれるけれども、先づ對外貿易を自國に有利に導くには自國の商船に俟たなくてはならぬ。自立するだけの船腹をもたずしては貿易政策自體が自主性を採り得ない。これ、貿易政策・人口政策と共に海運政策が近世重商主義の三大支柱と言はれる所以である。而して、吾々はこの海運政策なる支柱の基礎の強さと深さに於て、ベニス・ポルトガル・スペイン等の如き中世に於て先進海運國として出發し乍ら、近世に入つて間もなく勢力を失墜した國々と、立ち後れ乍らも近世に入つてこれらの地中海國家に代つて世界の制海權を掌握したイギリスとの間に大きな逕庭を見出す。イギリス資本主義發展史上チュウドル王朝の海運政策が有する意義は蓋し大なりと言ふべく、本稿を草した所以また茲にある。

二 自國船差別政策

既にナシヨナリズム一般は單なる國內事情によつてよりも寧ろ外國との關聯によつて起るものである。従つ

て、ナシヨナリズムに目覺めるやその國にはやがて外國に對して自國の權益が主張される。吾々はこの例を近く現代支那に於ける廣汎な外國權益回收運動として知つてゐる。が、丁度同じことは近世イギリスの海運政策についても言ひ得られる。中世を通して外國貿易を全くドイツ・ハンザやイタリーの商船に依存してゐたイギリスは、今や、これらに抗して自國船を押し立てる政策をとり初めた。ヘンリー七世登位第一年の航海條例 (1st Henry VII, Chapter 8) は、當時のイギリス貿易商品のうちで極めて重要とされてゐたジンヌ並びにガスコーニ葡萄酒の搬入をイギリス船に限るとなし、特にイギリス船をばイギリス人が船員の大多數を占める船舶と規定した。(因みに、これより三年後の法律はイギリス船の資格として船長もまたイギリス人たるべく要求し、また、ツールーズの茲蘇 *Port* の輸入もフランス葡萄酒と同様にイギリス船に依るべしと定めた。4th Henry VII, Chapter 10)¹⁾ 即ち、一定貨物の運搬に對して外國船を排除し専ら自國船を以てしやうとする政策 (*Flaggenanschluss*) である。だが、このやうな條例はイギリスに於ても決してヘンリー七世に始まつたものではなく、既に一三六八年エドワード三世の法律に於て見られたところである。²⁾ 併し、吾々にとつてより重要なのは、一つ一つの法令ではなくそれが據つて立つ政策體系である。エドワード三世の場合は一方でこのやうに自國商船を特權的に保護し乍ら、他方では外國商人から收めた實に尨大な賄賂の對價として彼等に廣汎な特權を與へて自國の貿易を阻害した。廉價でさへあればと言ふその日暮しの考へ方も多分に彼の政策を混亂に陥れた。これに對して、ヘンリー七世の航海條例はより確固たる政策體系から出てゐる。成る程、彼の最初の航海條例 (一四八五年) は「來議會開會まで」といふ有効期間の短い從つて試験的な躊躇を示して居り、この點、なほシャイツが指摘するところの中世的性格を脱け切らないでゐると言へる。そしてまた、ハンタアの見てゐるやうに、それは議會全體の意思表示といふよりも一部の葡萄酒貿易商の

- 1) H. C. Hunter, How England got its Merchant Marine 1066-1776, 1935, p. 37-40.
- 2) 佐波、中世イギリスの海運政策、本誌第52卷第3號。
- 3) G. Schanz, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters., Bd. I.

發案になつたものであるかも知れない。⁴⁾併し乍ら、吾々がこれをヘンリー七世の治世に次々に成し遂げられた一四九〇年のデンマーク協定・フロレンス協定、一四九六年のフランダース協定等々の一聯の貿易政策の發展に關聯づけて見るとき、當時のイギリスには確に或る一貫した政策體系があつたと思へる。

この場合、モローアがヘンリー七世を賞讃するやうに、當時未だ牧歌的な一小國たりしイギリスのその國民の未來が海にかゝつてゐるといふやうな大きな見透しが既にこの國王にあつたか⁵⁾どうか、吾々には知る由もなく、また反對に、客齒國王 (Royal merchant) として客齒の故にコロンブス援助の機會を永久にイサベラに奪られて、イギリスの海外發展をその後永く後らしめたといふフランシス・ベーコンの非難⁶⁾がヘンリー七世に當るや否や問題であらう。問題はもはや個人としての國王よりも寧ろ當時のイギリスが投込まれてゐた客觀的な世界情勢にある。

強大な王制をとつてゐたスペインが次々に發見する新しい世界は單にスペインだけでなくイギリスをも海外發展に誘ひ込まずにはゐなかつた。この上イギリス國內に於ては「匭ひ込み運動」を通して擡頭して來た羊毛工業が海外市場の開拓を必至的に要求しつゝあつた。かうした事情がイギリスの航海政策をして客觀的に次第に自主的體系をとらしめるべく導いた。一例としてフロレンス協定を見るも、イギリスはこれによつてフロレンス人をして如何なるイギリス羊毛もイギリス船に依るに非ざればこれを輸入することを得ざらしめ、反對に自らは、フロレンス及び他のイタリー諸都市(但しベニスを除く)の使用し得る限りの羊毛をビサへ輸出し且つビサに於て工場を設立し、ビサ人及びフロレンス人が現に有しました將來有するであらうすべての權利と自由を享受することが出來た。⁷⁾かくして、ヘンリー七世治下のイギリス貿易は飛躍的に發展を遂げ、早くも一四九七年の反マアチャント・アドベンチュラス請願は「今やイギリス商人はその所有船によつてスペイン・ポルトガル・セルビア・

1881, S. 359.

4) Hunter, How England, p. 34.

6) Cunningham, Early and Middle Ages, p. 474.

7) Hunter, How England, p. 35, 36.

5) モーロア、英國史(上)、日本譯352頁。

ベニス・ダンチツヒ・プロシア・フランダース・オランダに出貿易を行ふに至つた⁸⁾とまで驚歎せしめてゐる。

とにかく、ヘンリー七世が登位第一年に制定した航海條例は特にイギリス船たるべき資格について規定し、イギリス船を外國船から差別し、これに獨占權を附與して居り、その後チュウドル王朝は勿論永くイギリス海運政策の basic factor として把へられた。⁹⁾即ち、彼につづくヘンリー八世は一五一五年の法律 (7th Henry VIII, Chap. 5) に於て前記ヘンリー七世の航海條例を一層強化し、これに對する特外例一切を禁止すると宣言した。¹⁰⁾上述の如くイギリスは一四八五年の條例をもつてフランスの葡萄酒や松羅の輸入をイギリス商船に限定したけれども、實際にはこれに對し特別の者には免許狀を與へ外國船の利用を許してもゐた。事實、この免許狀は國王にとつても容易な収入源として屢々濫用され、ヘンリー七世自身自分の計算による貿易品の輸入にこの免許狀を交付したとさへ言はれてゐる。¹¹⁾(この免許狀交付回数につきてはシャントが作成した統計を見よ)¹²⁾ヘンリー八世の議會はこのやうな不仕舞を「王國海軍並びに商船を侵害し衰退に導く」と非難し、かゝる免許狀を嚴禁した。

ヘンリー八世の第二の航海條例 (2nd Henry VIII, Chapter 14) は更に廣汎な體系をもつてゐる。この條例の考案者は Thomas Cromwell といはれる。彼の前任者 Cardinal Wolsey にあつては、海上運送をイギリス船に限定すれば國內市場を品薄にし物價を高騰に導き關稅收入を減少せしめるとして躊躇したのに對し、Thomas Cromwell はこのやうな中世的な考へ方と違つて政策した。海と船舶に俟たずしてはイギリスは自らを衛ることも生きて行くことも出来ないといふ突きつめた認識は、烈々火の如く國を愛する言葉となり、この條例に脈打つてゐる。

「海軍または船隊は商品の運搬のためにも戰時に於ける防衛のためにも極めて重要且つ有利である。これによつて、船長・船員

8) H. B. Gibbins, The History of Commerce in Europe, 1900, p. 98.

9) Moyse-Bartlett, A History of the Merchant Navy, 1937, p. 168.; Hunter, How England., p. 34.

10) Hunter, How England., p. 42.

の多數は技術を會得し職を覺えて自分と共に妻子の生計を維持することが出来る。これによつて都市・町・村落・港の生活は維持される。國王の臣民のうち海に近く住居するパン焼人・醸造人・肉屋・鍛冶屋・製網者・船大工・裁斷人・靴屋・料理人・細工人等が生活の主要な部分を營み得る。ところが、このやうなことは過ぎし昔のことであつて、最近の海軍及び商船の淋れ方は一通りでない。王國々民の大多數並びに海に近い都市・町・村落は實に非道い零落にある。これを改善するために、既にリチャード二世は治世第五年にイギリス船以外の商船をもつてする商品の運搬を禁止するといふ法律を出して居り、ヘンリー七世及びヘンリー八世も更にこれを強化して居る。しかるに、どの臣民もこれらの法律を犯すことを恐れず、王國海軍の維持に心を遣らず、イギリス商船によつて齎られる商品と利益とを考慮せず、念頭にあるはたゞ自己の貪慾のみである。希くは敬愛する議員諸子、本法案を可決し議會の權威によつてこれを永く強く有効に實施せしめられよ⁽¹⁾

この條例が出る前年の一五三九年、危機はイギリスの國內にも國外にも高まり、僧院は破壊されカトリック教徒は虐殺され、叛亂は止みさうもなく蜂起し、戰雲は英蘭海峡に蔽ひかゝつて國際貿易關係は斷絶されやうとしてゐた。そこで、イギリスは一時平和への道を探すべく餘儀なくされ、從來の政策を裏切つてこれ迄外國商人に課してゐた特別税を廢棄し、すべての外國人はイギリスとの貿易に於て向ふ七年間イギリスが立つと同じ條件に於て取引することを許すと宣言した。併し乍ら、この自由貿易の宣言は固より一時の外交政策に過ぎず、翌年十月の航海條例は上記の如き逞しい意圖を含んで全く反對の態度に出た。こゝでは「外國人の運航する外國船はイギリス海運から有らゆる利益を收奪する。例へば過ぐる十八ヶ月の自由貿易は關稅收入のみにても一五、四五〇磅の損失を被らしめた」と訴へ、よつて、外國人はたゞイギリス船舶を利用する場合にのみイギリス人と同等の關稅を許すといふ差別待遇を外國船に用ひた。⁽¹⁾勿論、これに對しては忽ち外國から盛んに抗議が出た。同年十二月フランダースは法令を出して「イギリスはすべての外國船に對し貨物の積込を禁止してゐる。よつてフランダースもまたイギリス船に對する貨物積込を禁ずる」となし、スペインに於てもチャールス五世を巡つて種々の對

11) Cunningham, Early and Middle Ages p. 490.

12) Schanz, Englische Handelspolitik., Bd. I., S. 370.

13) Lipson, Economic History., p. 506, 507.; Hunter, How England., p. 49, 50.

14) 15) 16) Hunter, How England., p. 47, 48.; H. Heckhoff, Die Seeschifffahrt

英政策が講ぜられ、スペイン諸港に於て外國船への積込を禁止した古いスペイン航海條例を復活せしめやうとの運動が繰返し行はれた。併し乍ら、ヘンリー八世治下のイギリスの態度はこれらによつても軟化することなく、例へばフランダースに對しては、一五四一年二月、羊毛及び毛織半製品を禁輸してフランダース毛織工業に原料供給の道を斷たうとさへしてゐる。¹⁵⁾

この航海條例の第七條を見ると、「ハンザ同盟に屬する商人が永年有する特權はこの限りでない、彼等は自分たちの船舶を用ふるもイギリスの船舶を用ふるもその間に何等の區別はない」と規定してゐる。従つて、こゝで述べたやうな抗議はハンザ商人からは出なかつた。¹⁶⁾

ヘンリー八世につゞくエドワード六世の治世にあつては、イギリスは樞密院を中心として盛んにハンザ商人特權反對運動を展開してゐるに引きかへ、海運政策は却つて後退を示してゐる。即ち、樞密院がハンザ商人特權の停止を宣言した一五五二年に、イギリスの他の法律(5th and 6th Edward VI, Chapter 18)は、さきに出たヘンリー七世の航海條例を廢棄してゐる。これに依れば、ヘンリー七世の條例はフランス葡萄酒・蔴纒の價格を低下せしめることに、イギリス海運を改善に導くことに失敗したと言ひ、かくて、同年の二月一日より十月一日までこれらの商品の輸入はイギリス船たると外國船たると自由であると定めた。¹⁷⁾

これと同じ仕方はエリザベス治世に於ても採られた。即ち、女王治世第一年の法律(1st Elizabeth, Chapter 5)はこれまでのイギリスの航海條例が外國の王侯に非常に嫌はれ報復的にイギリス船の利用禁止となり、ためにイギリス商人に甚しい損失を蒙らしめたとの理由で、リチャード二世並びにヘンリー七世の航海條例を廢棄した。併し乍ら、これは多くの歴史家が即斷するのとは異つて、決してイギリス傳統の海運政策を拋棄したものではな

in der Aussenwirtschaftspolitik, 1938, S. 106.

17) Lipson, Economic History, p. 508.; Hunter, How England., p. 64, 65, 316.

い。上述のヘンリー八世の場合と同じく一時的な政治目的に出たものであつて、同じ年に別の法律 (1st Elizabeth, Chapter 15) はこれまでのどの航海條例よりも徹底した形で出た。即ち、イギリス人の所有に屬し船長並びに船員の大多数がイギリス人によつて占められる船舶以外の船舶によつて運送されるすべての貨物(但し穀物及び船具材料を除く)は外國人税 (alien's duty) を支拂ふべしとの法規である。¹⁹⁾ イギリス船を用ひないすべての外國人に對してより高い關稅を適用する點に於て、この法律はヘンリー八世の一五四〇年の法律以上に出て居り、イギリス船が十分に利用されざるときは外國船に積込むことを得るといふ除外例を設けない點に於てまた、エドワード三世以來の幾つかの航海條例よりも嚴格である。而して、これより四年後の一五六二年の法律 (5th Elizabeth, Chapter 5) は一層はつきりしたものを示すことが出來た。それは先きに廢棄したヘンリー七世の一四八五年の航海條例を復活せしめたばかりでなく、最も劃期的なことには、沿岸航行禁止制度を規定してゐる。外國人の所有する船舶、外國人の船長である船舶、外國人が共有者の一人である船舶に對して、イギリス領土内の甲港より乙港への貨物運送を禁止するとの規定これであつて、²⁰⁾ 實にクロムエルの航海條例に先立つこと百年以前、既にイギリスは世界最初の沿岸航行禁止制度の樹立に成功した。²¹⁾

第二の沿岸航行禁止制度はそれから更に百六十四年も後れて漸く一七二六年スエーデンによつて採られた。その後は一七九三年フランス、一八一七年アメリカ合衆國、等々の順序である。²²⁾

併し、エリザベス治下のイギリス海運政策は單にこの項で述べるやうな自國船差別政策に盡きるものではない。前任者メアリー女王は夫のフィリップに誘れてフランスと戦ひ遂にイギリスをして大陸に於ける最後の領地カレーを喪はしめたが、エリザベスの即位は奇しくもこのカレーの喪失と共に初まつてゐる。と同時に、先進國

18) Lipson, Economic History, p. 508.; Hunter, How England, p. 67, 316.

19) Hunter, How England, p. 67, 322. 20) Hunter, How England, p. 68, 325.

21) 22) Hieckhoff, Die Seeschifffahrt, S. 34, 35.

の發見した數々の新航路は丁度この頃になつてイギリスの發展すべき方向を指示して呉れてゐた。かくて、イギリスの海への關心は英蘭海峡から世界の海に擴大し、海運政策もまた積極的に廣汎な體系をとつて發展を辿つた。

三 海運運賃政策

海運運賃に關する立法はチュウドル王朝を通してヘンリー八世の一五四〇年の航海條例たゞ一つしか見當らない。併し、吾々はこの一つの條例によつてもイギリス海運政策の著しい發展の跡を見つけることが出来る。

さきにリチャード二世は一三八二年イギリス船の建造を獎勵する目的から、イギリス商人は自國船に限り貨物を積込むべしと法令したが、このとき船主に對しては積荷運賃につき合理的利得 (reasonable gains) を許すと規定した。¹⁾ この場合、何が合理的利得であるかについてこの法律は何等具體的に示すところはなかつた。が、要するに、合理的利得は即ち船舶の盛んなる建造に導くと考へた如くである。(因みに、この條例はイギリス海軍がフランスのために殆んど全滅に遭つた直後に「主國海軍の増強のために發布せられた」併し乍ら、實際にイギリス船主がこの條例に據つてとつた運賃の高さは決してイギリスを利益するものでなかつた。却つて外國商船に積荷を奪はれその利益を壟斷される結果に導いた。²⁾ これに對し、それから五十八年後ヘンリー八世が制定した一五四〇年の廣汎な航海條例は、前とは逆に、運賃の最高限度を定め、ロンドン—フランダース間毛織物運賃八ペンスを始めとして、各種の貨物の特定區間の航海につき實に詳細に互る最高運賃表を制定した。若しこれを犯してより高き運賃を收得する船主あるときは、當該運賃の倍額に相當する罰金を課すとした。(但し、戰時に於て運航費の嵩むとき其の他の

1) 佐波、前掲論文、40頁。

2) Hunter, How England, p. 46.

場合はこの限りに非ず³⁾。即ち、先きのリチャード二世に於ては、單に國內の船主のことを考へ彼等に合理的利得を許し⁴⁾さへすればイギリス船舶を増大に導くと考へたるに對し、ヘンリー八世にあつては、特に外國船との關聯に於て寧ろより低い運賃を制定しなくては(船主は荷主との申合せにより上記運賃表よりも安い運賃ならば、如何様にも契約することが出来る。同條例第六條)、イギリス海運を發展せしめることは不可能であると考へた。吾々はこゝにも半世紀間にイギリス海運政策が辿つた大きな發展を見る。

なほ、この條例は第八條に於て、船主に對して各航海毎に船名・行先・商品名等につき、ロンドン街の或る個所に七日間公告するやうに要求してゐる⁵⁾。運賃その他の件に關する法規の履行を期して斯く定めたものと思へる。

四 造船獎勵政策

元來、造船政策は固有の海運政策に屬しない。兩者は區別して考ふべきである。併し、造船政策を離れて海運政策が自立し得ないと同時に、海運政策を全く背後に置かない造船政策も考へられない。如何に自國船を優位に特權づける航海條例を出すであらうとも、外國船に大して依存せずに済むだけの船腹または造船能力を有つことなくしては、海運政策は自立し得ない。(列強の有する支那沿岸内河航行權を回收せんとする現代支那に於ける民衆運動の首尾を想へ)と同時にまた、海運政策體系から出ない造船政策も、それは單なる——例へば外國へ賣るために船舶を建造する如き——造船業に對する政策ではあり得ても、特に交通機關としてその國に機能する船舶の建造に對する政策とは言ひ得ない。かやうな意味から造船政策と海運政策は區別されつゝ而かも互ひに規定され合ふ緊密な二つの政策である。

3) Hunter, How England, p. 52-56.
4) Hunter, How England, p. 57.
5) Hunter, How England, p. 60.

いま、これをチュウドル王朝について見るに、その造船政策は、海運政策に於けると同じく、この時代に始めて自主的な體系にまで高められてゐる。¹⁾ これまでたゞ五港に任せられてあつたイギリスの造船業は外ならぬヘンリー七世によつて始めて國家的事業としてポーツマス造船所の創設を見、つゞくヘンリー八世は更に Woolwich, Eltham, Deptford の三造船所を設立した。²⁾ さて、その造船政策の特徴としては先づ大型船建造の奨励である。これは一つには戦争または海賊に備へるために武装すべく大型船を有利としたことにも因るが、一つにはまた、當時劃期的に開けた世界の遠洋航路に適せしめるためにも、イギリスは特に大型の商船を必要としてゐたのである。かくて、ヘンリー七世は先づ百噸以上の船舶の建造を奨励するために補助として、新造船の最初の航海に於て關稅を噸當り五志の割合で寛恕するといふ方法をとつた。³⁾ (因みに、この補助を最初に受けた者のうちには四百噸の船舶一隻を共有するプリストル人三人がゐた。⁴⁾ 而して、この方法はその後のイギリスに於てヘンリー八世・エリザベス女王・ゼームス一世等によつて踏襲せられ、近世イギリスに於ける傳統的な造船補助方法にまでなつた。⁵⁾

大型船の建造を奨励するために當時のイギリスが採つた仕方には尚ほ二つがあつた。その一つは普通の船型よりも大きい交叉帆船 (Vessel with Cross-sail⁶⁾) に對する特典であつて、例へば、エリザベス女王は一五七一年にイギリス交叉帆船の輸出する魚類に對して關稅を免除し、また、交叉帆船の輸入する鰯に對しては penalty を免するとの法令 (15th Elizabeth, Chapter II.) を出し、更に同年の「耕作の發達及び海軍並びに船員の維持發達のための法律に於ては、小麦・裸麥・大麥・麥芽・豌豆・蠶豆にして國內消費を越ゆる供給ある場合には、イギリス人所有の交叉帆船に限つて之を輸出し得るとなし、また、一五九七年の法律をもつては、イギリス國內に於てイギリス人から購入せる外國人の魚類を輸出する權利を特に交叉帆船に附與した。(30th Elizabeth, Chapter 10.)

1) Hunter, How England, p. 293.
 2) K. Chatterton, The Mercantile Marine, 1923, p. 49.
 3) 5) Hunter, How England, p. 318.
 4) A. Abram, Social England in the Fifteenth Century, 1909, p. 45.

大型船獎勵の第二の方法は反對に小型船の活動を制限するといふ形をとつて行はれた。例へば、一五五八年、エリザベス女王即位第一年の法律 (1st Elizabeth, Chapter 13) は、沿岸航路船たる *hoys* や *pluses* に對して海外貿易を禁止した。これは本來沿岸航路船たる小型船をして外國船との競争を避けしめる目的に出たものであると同時に、また、結果として大型船の建造が盛大に赴くならんと期待の下に行はれたものでもあつた。⁶⁾ この小型船航路制限は一五六二年幾分緩和せられたが、(5th Elizabeth, Chapter 5) 一五七一年にはこの制限緩和をもつて「小型船を恐ろしく増加せしめイギリス海運を衰頹に導くもの」と見做してこれを撤回し、小型船をして再びもとの沿岸航路船に限定した。⁷⁾ (13th Elizabeth, Chapter 15)

かやうにチヌウドル王朝のイギリスは大型船建造に意を用ひたが、實はまた船型の如何を問はず船腹そのものを増大すべく造船能力を發展せしめねばならなかつた。北海に地中海にアフリカに驚異的な活躍を始めたマァチヤント・アドヴェンチュラーズ、遂に東印度會社の創設となつて現はれた東洋貿易政策の發展、ドレーク・ホーキンス・フロビッシャーなどの海の勇將による大規模な掠奪貿易と對スペインの海戰等々を想ふにつけても、當時のイギリスは海外に發展すべく船は何よりも重要且つ緊急の手段であつた。従つて、とにかく船を持ちまたは造らねばならなかつた。これがためにイギリスの採つた方策を見るに、それは造船材料としての木材の輸出禁止と使途制限であつた。

一五五四年メアリ女王の法律は先づ造船材料としての材木の輸出を禁止したが、つゞくエリザベスは即位後直ちに、造船用材の保存のために、海岸近くの立木である樺・ぶな・とりねこを製鐵用燃料として使用すべからずこれを犯したる者は四十志の罰金に處すとの法律 (1st Elizabeth, Chapter 15)¹¹⁾ を出し、一五八一年には更に徹底し

6) Hunter, How England., p. 70, 323.
7) Hunter, How England., p. 73, 74, 323.
8) Hunter, How England., p. 68.
9) Hunter, How England., p. 70, 72.

て、ロンドンより二十二哩以内テームス河畔より十四哩以内並びにサセックス内の海岸に近き所定の地に鐵工所の新設を禁止し、また、該地方に於て有らゆる立木を製鐵用燃料として使用することを禁止するといふ法律 (3rd Elizabeth, Chapter 5)¹²⁾を出した。一五八五年、この鐵工所新設禁止區域は更に Surrey, Kent, Sussex に擴大され、この禁止區域に於ては、「根元一呎四角の立木は何たるを問はず」燃料としての使用を禁じた。(27th Elizabeth, Chapter 10)¹³⁾造船用材の供給を確保せんとするエリザベスの最後の法律は一五九三年に出てゐるが、それに於ては「最近本國の木材は著しく減少し濫費されつゝあり、その缺乏は甚だ恐るべくこれが手當は宜しく緊急なるを要す」となし、この原因をばこの時は輸出用桶樽の製造にありと見て、ビールの輸出者は本國人たると外國人たるとの別なく、輸出後四ヶ月以内にビール樽六個につき桶樽製造用の板二百枚最小限長さ三呎二吋¹⁴⁾またはこれに相當する空樽を海外より本國に持込むことを要すと規定した。(35th Elizabeth, Chapter 11.)

なほ、この際に附記すべきは、このやうに造船能力の涵養維持に努めたエリザベス治世のイギリスがまた船舶そのものを外國に賣却するのを禁止したことである。一五五九年の宣言 (Proclamation) これであつて、吾々は之によつて當時のイギリスが對外政策上如何に船舶を重要視してゐたかを知ることが出来る。

「國王ハ國內ノ諸地方特ニ海ニ近接スル地方ニ於テ木材ノ如何ニ乏シキカヲ知り、海軍又ハ貿易ノタメニ造船用木材ノ永年ニ互ル不足ヲ考慮シ、コヽニ樞密院ノ進言ヲ用ヒ、イギリスニ出生シタル凡ベテノ國民ニ對シ、ソノ積載能力ノ如何ヲ問ハズ、航海ニ堪ヘ得ル船舶ハ一切、コレヲ本國外ニ出生シ又ハ居住スル外國人ノ何人ニモ賣却マタハ直接間接ニ譲渡スルコトヲ禁止ス。外國人ニ賣却マタハ譲渡サレタル船舶ハ彼等ノ手ニアリテ最も恐ルベキ危險ノ具ニ供セラル、モノト知ルベシ。ヨツテ、コヽニ國王ハ極メテ至當ナル命令トシテコレヲ禁止ス。」¹⁵⁾

10) Hunter, How England, p. 74.
 11) 12) 13) Hunter, How England., p. 74, 75, 318, 319.
 14) Hunter, How England., p. 76, 319.
 15) Hunter, How England., p. 74.

五 海難防止政策

造船奨励政策といふやうな積極的な仕方のみが一國の船腹を維持發展に導くとは限らない。消極的ではあるが海難に備へて航行又は碇泊中の船舶の喪失を防止するといふ政策もまた併せ採られることを要する。航路標識の整備・船員の養成・航海規則の制定・港灣施設の改善等がこれである。ところが、このやうな極めて重要ではあるが消極的間接的な政策は、啓蒙的且つ強力的な國家の出現を俟つて始めてよく實現され得るところであつて、イギリスに於てもナショナルリズムに立つチエウドル王朝に入つて初めて本格的にこれが取上げられた。これについて先づ述べべきものは、「航海と商業の發達と利益のために」一五二二年以來設立された Deptford-on-Thames, Kingston-on-Hull, Newcastle-on-Tyne の Trinity House である。周知のやうに、この Trinity House の任務は、水先案内人の資格試験・認可並びに取締、燈臺・水路標・浮標等航路標識の施設並びに取締・海員関係争問題の調停等々にあるが、その初期の形態は古くからテームス河畔その他の地方にギルド的な存在としてあつた水先案内人の組合である。ところで、これが始めて一つの組織に纏め上げられ政府の監督の下に置かれたのはヘンリー八世の治世であつて、彼は海員技術に關する法規にして、それがイギリスを安固強大にする目的を有するものたる限り、一切これを制定し得るといふ權能をこの Trinity House に與へた。¹⁾ エリザベス女王またこれに意を用ひ、登位第一年の法律をもつて警標・水路標を設置することを許し、²⁾ また、一五六五年には次の如き法律 (8th Elizabeth, Chapter 13) を出してゐる。即ち、

「イングランド並ビニウエールスノ海岸機近クニ立ツ尖塔・森林ノノ他海上ヨリ目印トナルモノハ、古クヨリ海上航行者ニトリ

1) 2) G. T. Warner, Landmarks in English Industrial History, 1901, p. 156.;
Cunningham, Early and Middle Ages, p. 497, 498.
3) Hunter, How England., p. 75.
4) Hunter, How England., p. 42, 43, 321.

テ航路ノ標識トシテ役立チ居レルモノナリ。航行船舶ヲ海上危険ヨリ護ルタメコレヲ保存スベキ要アルコト言フヲ俟タズ。シカルニ、現在コレヲノ標識ハ概テ廢棄又ハ破壞サレ、タメニ船舶ニシテ航行ヲ誤リ破損滅失スルモノ最近多數ニ上ボリ、人命ノ損失マタ勢カラザルモノアリ。コレ國家ニトリテ大ナル損失ト言ハザルベカラズ。ヨツテ、コソニ、コレヲ復舊スベク Trinity Houseノ役員ハソノ費用ニ於テ所要ノ海岸又ハ高所ニ夫々航路標識ヲ建設スルコトヲ要ス。若シコレヲノ標識ノイッレタリトモコレヲ倒壞又ハ移轉シタル者アルトキハ、百磅ノ科料ニ處ス⁵⁾」

以上のほかにチヌウドル王朝に於て採られた海難対策としては、一五三二年のフランス葡萄酒の冬季海上運送禁止(23rd Henry VIII, Chapter 7⁴⁾)と一六〇一年の海上保険に關する法規(43rd Elizabeth Chapter 12⁶⁾)がある。更に吾々は、また、政府が屢ミ多大の支出を取へて爲したところの港灣の修理復舊が碇泊・發着時に於ける船舶を度々海難から救つたであらうことも忘れてはならない。スカボロウ港(37th Henry VIII, Chapter 14)・デヴォンンヤア及びコンウォール港(23rd Henry VIII, Chapter 8)・Rye 及び Winchelsea 港(2nd and 3rd Edward VI, Chapter 30)等々の改善これであるが、いま詳述の餘裕はない。

なほ、本稿の題目の下に考察すべき問題としては、この時代に漸く分化し初めた「海運政策と海軍政策」の關係、この頃から起つてイギリス海運政策の傳統となつた「海運政策としての漁業政策」があるが、これらについては別の機會に譲る。

5) Hunter, How England, p. 77, 78.